@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
2(73)
luty
2014



WSPÓLNA SPRAWA

o współpracy sektora publicznego z prywatnym na rzecz komunikacji

Aktualności

3 Ferie w szkołach – zmiany w komunikacji
3 Od lutego zmiany w ulgach
4 Rozliczyłeś podatek za 2013 r.? Przyjdź z PIT-em
5 Odbierz hologram w sobotę
5 Nie wszystkie bilety trzeba zwracać
6 Objazdy na Głębockiej
6 Kierownicy pociągów sprawdzają bilety w SKM
7 Pojedziemy tramwajem do Wilanowa?

Temat numeru

9 INVOLVE - czyli wszystko, co chcielibyście wiedzieć o... mobilności
11 Autobus Rowerowy
13 Smart Choices
14 Agent Mobilności
15 Dobrze praktykujemy

Z kart historii komunikacji

18 Po tramwajach zostały tylko rozety

Komunikacja na świecie

20 Szczyt komunikacyjny przed wschodem słońca

Drodzy Czytelnicy

Zarządzanie mobilnością – na czym polega i jaki ma związek z przystankiem kolejowym Warszawa Zacisze-Wilno, stacją Veturilo przy centrum handlowym Arkadia oraz parkingiem P+R CH Wileńska? Tematem numeru lutowego wydania iZTM jest projekt **„INVOLVE – Zaangażowanie sektora prywatnego w zarządzanie mobilnością"**, którego partnerem jest Zarząd Transportu Miejskiego.

Zarządzanie mobilnością to zachęcanie mieszkańców miast do zamiany samochodu na komunikację miejską, rower lub chodzenie pieszo. Samorządom trudno będzie w pojedynkę przygotować dla pasażerów atrakcyjną ofertę transportową. Mogą tego jednak dokonać we współpracy z podmiotami prywatnymi. **Celem projektu INVOLVE jest dostarczenie lokalnym i regionalnym samorządom dobrych praktyk oraz narzędzi do współpracy z sektorem prywatnym w zakresie redukcji negatywnych zjawisk powodowanych przez transport indywidualny**.

Na łamach „Tematu numeru" wyjaśnimy, na czym dokładnie polega projekt, jakie przedsięwzięcia zrealizowali wspólnie – Warszawa i przedstawiciele sektora prywatnego oraz na jakie nowe rozwiązania mamy szansę w stolicy. Wyjątkowo interesujący jest pomysł włoskiego Reggio Emilia, gdzie **ponad 500 uczniów dojeżdża i wraca ze szkoły... autobusem rowerowym**.

Do **Kostrzyna nad Odrą** wybierzemy się w ramach rubryki „**Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje**".

W kolejną – tym razem zagraniczną podróż – zabierzemy Państwa do **Kłajpedy**, litewskiego miasta, które również jest partnerem w projekcie INVOLVE.

Zachęcamy do lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca: Magdalena Potocka

Skład: Maciej Beister

Nakład: 7944

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.ztm.waw.pl

 www.facebook.com/ztm.warszawa

 www.twitter.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

Ferie w szkołach – zmiany w komunikacji

W okresie ferii zimowych – od 17 do 28 lutego br., w dni powszednie – na ulice nie wyjadą autobusy linii 304 i 460. Dla pięciu linii autobusowych zostaną zawieszone wybrane kursy. Dodatkowo, dla linii 114 – od 3 do 18 lutego br. – oraz dla linii 193 – od 3 do 28 lutego br. – będą obowiązywały zmiany w kursowaniu.

Na czas ferii zimowych – w dni powszednie, od 17 do 28 lutego – zostanie **zawieszone kursowanie linii 304** i **460**. Jednocześnie linie **121**, **162**, **211**, **326** i **411** nie będą realizowały kursów oznaczonych symbolami „f”, „c” i „k”. Dla linii **153**, **163** i **164** zostaną zawieszone podjazdy do szkół.

Linie tramwajowe **1**, **9**, **23**, **24**, **25**, **26** i **33** będą podjeżdżały na przystanki według specjalnych rozkładów jazdy.

Pociągi **metra** i **Szybkiej Kolei Miejskiej** będą kursowały **bez zmian**.



Dodatkowo, w okresie sesji oraz międzysemestralnej przerwy w szkołach wyższych, zostaną wprowadzone zmiany w kursowaniu linii 114 i 193. Od **3 do 18 lutego** autobusy linii **114 nie będą realizowały kursów oznaczonych symbolami „f” i „s”**. Dla linii 1**93 – od 3 do 28 lutego** – będzie obowiązywał **specjalny rozkład jazdy**.



Od lutego zmiany w ulgach

Rada Warszawy podjęła uchwałę o zmianach w ulgach przy opłatach za przejazdy komunikacją miejską. Zmiany, które weszły w życie 1 lutego br., objęły m.in. osoby z niepełnosprawnością spowodowaną chorobami narządu wzroku oraz dysfunkcją intelektualną.

Według poprzednio obowiązujących przepisów – uprawnienia do bezpłatnych przejazdów przysługiwały osobom ociemniałym ze wskazanym przez nich przewodnikiem. Poświadczeniem uprawnień była Legitymacja Polskiego Związku Niewidomych. Kategoria ta została zmieniona – **prawo do bezpłatnych przejazdów mają osoby z orzeczonym znacznym lub umiarkowanym stopniem niepełnosprawności z powodu choroby narządu wzroku. Dokumentem poświadczającym uprawnienie jest orzeczenie potwierdzające niepełnosprawność, wydane przez uprawniony organ lub legitymacja osoby niepełnosprawnej**.

Katalog osób uprawnionych do bezpłatnych przejazdów został rozszerzony **o osoby z orzeczoną całkowitą niezdolnością do pracy i samodzielnej egzystencji lub całkowitą niezdolnością do pracy z powodu choroby narządu wzroku**. Uprawnienie przysługuje po okazaniu jednego z dokumentów wskazanych w § 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 25 października 2002 roku w sprawie rodzaju dokumentów poświadczających uprawnienia do korzystania z ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r. Nr 179, poz. 1495 ze zm.) potwierdzających

niezdolność do pracy, inwalidztwo albo niepełnosprawność z powodu stanu narządu wzroku. Uprawnienia uzyskali także przewodnicy podróżujący z tymi pasażerami.

Uprawnienie do bezpłatnych przejazdów przysługiwało osobom upośledzonym umysłowo wraz z opiekunem. Osoby te mogły podróżować na podstawie Legitymacji Polskiego Stowarzyszenia na Rzecz Osób z Upośledzeniem Umysłowym. **Po zmianie uprawnienie przysługuje osobom z dysfunkcją intelektualną ze znacznym lub umiarkowanym stopniem niepełnosprawności lub osobom posiadającym I lub II grupę inwalidzką wraz z opiekunem**. Uprawnienia należy udokumentować **orzeczeniem potwierdzającym niepełnosprawność, wydanym przez zespół orzekający o stopniu niepełnosprawności** lub o**rzeczeniem wydanym przez Komisję ds. Inwalidztwa i Zatrudnienia** wraz z dokumentem poświadczającym, że niepełnosprawność spowodowana jest niepełnosprawnością intelektualną.

Zostały wprowadzone również zmiany dotyczące dzieci. Poprzednio bezpłatnie mogły podróżować – na podstawie spersonalizowanej karty wydawanej przez ZTM – m.in. dzieci z rodzinnych domów dziecka oraz rodzin zastępczych, które mieszkają na stałe w Warszawie, nie dłużej niż do ukończenia przez nie 20. roku życia. Kategoria została rozszerzona. Oprócz wymienionych dzieci, **mogą również bezpłatnie podróżować komunikacją dzieci z placówek opiekuńczo-wychowawczych typu rodzinnego, które na stałe mieszkają w Warszawie i nie mają więcej niż 20 lat**.

Szczegółowe informacje są dostępne są pod numerem telefonu 19115, na stronie internetowej ZTM oraz w organizacjach dotychczas wydających legitymacje uprawniające do bezpłatnych przejazdów tj. Warszawskim Kole Polskiego Stowarzyszenia na Rzecz Osób z Upośledzeniem Umysłowym oraz Polskim Związku Niewidomych.

Dotychczasowe zasady potwierdzania uprawnień będą obowiązywały do 31 marca br.

Rozliczyłeś podatek za 2013 r.? Przyjdź z PIT-em

Po jakim czasie od rozliczenia podatku za 2013 r. można składać wniosek o wydanie Karty Warszawiaka? Takie pytanie coraz częściej kierują do ZTM osoby zainteresowane otrzymaniem hologramu. Podpowiadamy, co zrobić aby cała procedura trwała jak najkrócej.

Osoby mieszkające w Warszawie, które chcą wyrobić Kartę Warszawiaka lub Kartę Młodego Warszawiaka i rozliczyły podatek dochodowy od osób fizycznych za 2013 r. nie muszą czekać aż ich dane pojawią się w bazie Ministerstwa Finansów lub zostaną w niej zweryfikowane. Procedura zostanie skrócona do niezbędnego minimum.

Osoby, które rozliczyły się w urzędzie mogą zgłosić się do jednego z Punktów Obsługi Pasażerów ZTM z poświadczoną przez urząd skarbowy, właściwy dla miejsca zamieszkania, pierwszą stroną formularza PIT. Poświadczoną, czyli zawierającą prezentatę (pieczątkę urzędu wraz z podpisem osoby przyjmującej zeznanie). Po wypełnieniu i złożeniu wniosku otrzymają hologram „od ręki". W przypadku wniosku rodzinnego należy pamiętać, że musi on zostać podpisany przez wszystkich pełnoletnich członków rodziny. A jeśli małżonkowie rozliczają się wspólnie, oboje muszą mieć na formularzu warszawski adres zamieszkania.



Osoby rozliczające się przez Internet, po rozliczeniu podatku powinny zgłosić się do POP z wydrukowaną pierwszą stroną formularza PIT, zawierającą adres zamieszkania oraz wydrukowanym UPO, czyli wygenerowanym przez system Ministerstwa Finansów Urzędowym Poświadczeniem Odbioru. Wówczas również będzie można otrzymać hologram „od ręki".

Odbierz hologram w sobotę

Osoby, które złożyły wniosek o wydanie hologramu do Karty Warszawiaka lub Karty Młodego Warszawiaka, a jeszcze go nie odebrały, będą mogły to zrobić w najbliższe dwie soboty, czyli 8 i 15 lutego. Będą wtedy czynne wszystkie Wydziały Obsługi Mieszkańców urzędów dzielnic oraz wybrane Punkty Obsługi Pasażerów ZTM.

WOM-y będą czynne w godz. 8.00-16.00.

Otwarte będą również wybrane POP-y:

- **Centrum 1 i Lotnisko Chopina – w godz. 7.00-20.00,**
- **Służew – w godz. 8.00-17.00,**
- **Ratusz Arsenał – w godz. 8.00-17.00,**
- **Młociny – w godz. 8.00-17.00,**
- **Centrum 3 – w godz. 10.00-17.00**.

Dodatkowo będzie można odebrać hologram lub złożyć wniosek o jego wydanie w niedziele 9 i 16 lutego. **Czynny będzie POP Lotnisko Chopina (w godz. 7.00-20.00)**.



Nie wszystkie bilety trzeba zwracać

W Punktach Obsługi Pasażerów ZTM pojawia się coraz więcej pasażerów, którzy przynoszą do zwrotu stare bilety kartonikowe. Przypominamy, że nie trzeba zwracać biletów jednorazowych, 20-minutowych oraz dobowych ważnych tylko w pierwszej strefie biletowej. Ich ceny nie zmieniły się i będzie można z nich korzystać (kasować) do końca 2014 r.



Zwracać należy bilety, których ceny zmieniły się (dobowy ważny w obu strefach biletowych), lub te, które z taryfy zostały wycofane (40-, 60-minutowe, 3-dniowe). **Stare bilety będą przyjmowane do końca czerwca**.

Bilety nieskasowane lub nieaktywowane (wszystkie rodzaje oprócz biletu jednorazowego pojazdowego) **o wartości nieprzekraczającej 100 zł można zwracać „od ręki", bez żadnych formalności**. Zwroty o wartości przekraczającej 100 zł, ale w liczbie mniejszej niż 250 sztuk, są przyjmowane po podpisaniu odpowiedniego oświadczenia i okazaniu dokumentu tożsamości lub zwrocie dokumentu zakupu. Biletów w liczbie większej niż 250 sztuk nie można zwracać. Można je wymienić – za ewentualną dopłatą – na bilety z nowej taryfy. Wymiana jest możliwa jedynie w Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM na Młocinach.

Bilety można zwracać we wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów ZTM bez opłaty manipulacyjnej. Jest ona pobierana w przypadku zwrotów aktywowanych wcześniej biletów długookresowych. Zwrotu biletu imiennego, zakodowanego na spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej, może dokonać tylko właściciel karty lub osoba przez niego upoważniona (na podstawie pisemnego upoważnienia). Bilet zostanie przyjęty do zwrotu po podpisaniu przez osobę zwracającą odpowiedniego oświadczenia i okazaniu dokumentu tożsamości lub zwrocie dokumentu zakupu.

Objazdy na Głębockiej



Autobusy linii dziennych 120, 527 i 732 – od 17 stycznia br. – oraz autobusy linii nocnej N11 – od nocy z 16 na 17 stycznia br. – kursują trasami objazdowymi. Jest to związane z wyłączeniem z ruchu ulicy Głębockiej na odcinku Magiczna – Kartograficzna. Zmienione trasy będą obowiązywały do odwołania.

W nocy z 16 na 17 stycznia, ulica Głębocka – w związku z budową kanalizacji ściekowej – została wyłączona z ruchu na odcinku Magiczna – Kartograficzna. Kursujące nią autobusy zostały skierowane na trasy objazdowe:

- **120**: DW. WSCHODNI /KIJOWSKA/ – ... – Malborska – Głębocka – **Magiczna – Skarbka z Gór – Leona Berensona** – Kąty Grodziskie – Zdziarska – Ostródzka – Mochtyńska – Kobiałka – OLESIN,
- **120**: w kursach skróconych – DW. WSCHODNI /KIJOWSKA/ – ... – Malborska – Głębocka – **Magiczna – Skarbka z Gór – Leona Berensona – Oknicka – Lewandów – GRODZISK – Lewandów – Głębocka – Leona Berensona – Skarbka z Gór – Magiczna** – Głębocka – Malborska – ... – DW. WSCHODNI /KIJOWSKA/,
- **527**: METRO RATUSZ-ARSENAŁ – ... – św. Wincentego – Głębocka – **Magiczna – Skarbka z Gór – Leona Berensona – KĄTY GRODZISKIE,**
- **732**: ŻERAŃ FSO – ... – Głębocka – **Magiczna – Skarbka z Gór – Leona Berensona – Kąty Grodziskie – Głębocka** – Lewandów – ... – MARKI /PUSTELNIK/,
- **N11**: DW. CENTRALNY – ... – Malborska – Głębocka – Toruńska – Ostródzka – Leona Berensona – **SKARBKA Z GÓR 01** – Leona Berensona – **Skarbka z Gór – Magiczna** – Głębocka – Malborska – ... – DW. CENTRALNY.

Kierownicy pociągów sprawdzają bilety w SKM

Od 15 stycznia 2014 r., w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej bilety kontrolują także wybrani kierownicy pociągów.



Dotychczas w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej do kontroli biletów byli upoważnieni kontrolerzy Zarządu Transportu Miejskiego. Od 15 stycznia br. – w ramach pilotażowego programu – kontrolę mogą przeprowadzać także wybrani kierownicy pociągów.

Ich zakres praw i obowiązków – w zakresie kontroli biletów – jest taki, jak w przypadku kontrolerów ZTM. **Kierownicy są upoważnieni do sprawdzania biletów oraz uprawnień do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów pociągami SKM**. Kierownik pociągu – w trakcie sprawdzania biletów – powinien posiadać w widocznym miejscu identyfikator zawierający: nazwę „Miasto Stołeczne Warszawa – Zarząd Transportu Miejskiego”, zdjęcie kontrolera, numer identyfikacyjny, datę wystawienia i okres ważności identyfikatora, zakres upoważnienia, pieczęć i podpis wystawcy oraz hologram.

Pojedziemy tramwajem do Wilanowa?

Na to pytanie – podczas debaty zorganizowanej przez Stowarzyszenie Transportu Publicznego i Inicjatywę dla Infrastruktury – próbowali znaleźć odpowiedź: dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego Wiesław Witek, przedstawiciele władz samorządowych oraz członkowie stowarzyszenia. Spotkanie odbyło się 29 stycznia br. w Wilanowie.

Ale to już było...

Pierwszy tramwaj dotarł do podwarszawskiego Wilanowa 15 maja 1937 roku. Linia „W" kursowała pomiędzy pętlami na ulicy Powsińskiej i na Sadybie. 1 sierpnia linię skierowano ulicami: Czerniakowską, Książęcą, Nowym Światem i Al. Jerozolimskimi do pętli przy placu Starynkiewicza. Kursowanie tramwajów przerwała wojna. Trasa została odbudowana – ale w innym kształcie – w latach pięćdziesiątych i otwarta 20 lipca 1957 roku. Tramwaje kursowały od ulicy Puławskiej przez Goworka, Spacerową i (obecną) Gagarina do ulicy Czerniakowskiej i Powsińskiej do pętli w Wilanowie. Dojeżdżały tam linie 16, 33 i 33bis.

Niestety, niecałe dwadzieścia lat po oddaniu do użytku tego odcinka – 16 września 1973 roku – odcinek trasy od Sadyby do Wilanowa – wyłączono z eksploatacji. Dwa miesiące później tramwaje przestały kursować na odcinku od ulicy Puławskiej do Sadyby. Oficjalną przyczyną zamknięcia linii była budowa nowej trasy dla samochodów osobowych – Wisłostrady. Warto jednak pamiętać, że **w latach 70. XX w., w całej Europie tramwaje uważano za przestarzały środek transportu**.

I wróci

Wilanów dynamicznie się rozwija. Jak zauważył, obecny na spotkaniu burmistrz dzielnicy – Ludwik Rakowski, obecnie w Wilanowie mieszka ok. 24 tys. osób. **W perspektywie kilku lat liczba mieszkańców może się nawet potroić**. Linia tramwajowa jest więc potrzeba, co potwierdzają nie tylko opinie mieszkańców i radnych, ale także analizy ekspertów.



Analiza perspektywicznego rozwoju sieci tramwajowej do 2040 r. została opracowana na zlecenie m.st. Warszawy. Weryfikacji poddano ponad 100 zgłoszonych zgłoszone przez miasto, dzielnice oraz inne podmioty odcinków. **Eksperci zarekomendowali do realizacji 27 tras**. Podstawowymi kryteriami branymi pod uwagę było zapewnienie spójności układu komunikacyjnego, ochrona środowiska, możliwość budowy wydzielonych torowisk oraz uniknięcie dublowania połączeń szynowych. **Wśród linii priorytetowych znalazła się linia do Wilanowa**.

Na wniosek ZTM w Piasecznie powstaną tory odstawcze, dzięki czemu będzie możliwe uruchomienia nowej linii SKM do Piaseczna – powiedział dyrektor ZTM Wiesław Witek



Jak budować?

Obecny na spotkaniu prezes spółki Tramwaje Warszawskie, Krzysztof Karos przedstawił możliwości budowy tramwaju do Wilanowa. *Ten odcinek analizujemy już od dawna* – powiedział. *Możliwe, że będzie budowany w ramach najbliższej perspektywy finansowej Unii Europejskiej* – dodał.

Spółka przewiduje podział inwestycji na trzy etapy. W ramach pierwszego zostanie wybudowany prawie dziesięciokilometrowy odcinek biegnący **od al. Niepodległości** (rejon stacji metra Pole Mokotowskie) ulicami: **Rakowiecką, Goworka, Spacerową, Sobieskiego do pętli przy ulicy Branickiego**. Według obliczeń Tramwajów Warszawskich, koszt infrastruktury wyniesie 215 mln zł, a taboru potrzebnego do obsługi trasy – 335 mln zł.

W drugim etapie zostanie połączony **Dworzec Zachodni z ulicą Grójecką** przez ulicę Bitwy Warszawskiej. Będzie to odcinek o długość ok. 1,5 km. Koszty powinny zamknąć się w kwocie ok. 102 mln zł.

W ramach trzeciego etapu zostanie wybudowane **połączenie ulicy Rakowieckiej z pętlą przy ulicy Banacha**. Odcinek będzie mierzył 1,7 km. Koszt realizacji etapu to ok. 35 mln zł.

Trasę prawdopodobnie będą obsługiwały tramwaje dwukierunkowe, co pozwoli na uruchamianie kolejnych odcinków tuż po ich wybudowaniu. Jednocześnie pętla przy ulicy Branickiego będzie miała charakter splotu torów (ze względu na brak miejsca na tradycyjną zawrotkę). Podobne rozwiązanie jest obecnie wykorzystywane w rejonie mostu Skłodowskiej-Curie po stronie tarchomińskiej.

Wspomniane przez Tramwaje Warszawskie kwoty są stosunkowo nieduże, biorąc pod uwagę środki, jakie dostaniemy z funduszy unijnych. Warto śmielej podejść do projektowania tras tramwajowych. Podstawowymi środkami transportu są: metro i tramwaje. Niestety oba te systemy zbliżają się do granic swoich możliwości przepustowych, więc sieć tramwajową należy uzupełniać – powiedział Bogusław Kowalski, ekspert Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Czy tramwaje dojadą do Konstancina?

W debacie wziął również udział burmistrz Konstancina-Jeziorny – Kazimierz Jańczuk. Wyraził zainteresowanie budową połączenia tramwajowego z Wilanowa do Konstancina. *Konstancin to gmina uzdrowiskowa. Chcemy, aby ten status został utrzymany, a tramwaj to jeden z najbardziej ekologicznych środków transportu* – powiedział. *Zdaję sobie sprawę, że budowa tramwaju do naszego miasta to bardzo odległa perspektywa, ale nie rezygnujmy z niej* – dodał.

Podczas dyskusji powrócono do tematu **wykorzystanie istniejącej bocznicy kolejowej do Piaseczna**. *Dzięki modernizacji linii radomskiej, która się właśnie rozpoczyna możemy dużo zrobić dla rozwoju siatki połączeń aglomeracyjnych. Na nasz wniosek w Piasecznie powstaną tory odstawcze, dzięki czemu będzie możliwe uruchomienia nowej linii SKM do Piaseczna* – powiedział dyrektor ZTM Wiesław Witek. *Ciekawym pomysłem jest także uruchomienie połączenia kolejowego do Konstancina pociągami spalinowymi. Taką trasę mogłaby także obsługiwać warszawska SKM-ka* – dodał.



tekst: Mateusz Kania

INTERREG IVC
INNOVATION & ENVIRONMENT
REGIONS OF EUROPE SHARING SOLUTIONS

European Union
European Regional Development Fund

INVOLVE

czyli wszystko, co chcielibyście wiedzieć o... mobilności

Każda z tych osób może przyjechać na zakupy, do kina lub do pracy samochodem, ale może też wybrać komunikację miejską. Ważna jest atrakcyjna oferta, którą samorządom będzie trudno przygotować w pojedynkę. Mogą jednak tego dokonać we współpracy z podmiotami prywatnymi.

„INVOLVE – Zaangażowanie sektora prywatnego w zarządzanie mobilnością". Co kryje się pod tą nazwą? Branżowa konferencja, w trakcie której będą omawiane rozwiązania, które jeszcze długo nie zostaną wprowadzone w Polsce? Najnowszy bestseller poruszający problematykę współpracy sektora publicznego z prywatnym? Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej?

„INVOLVE – Zaangażowanie sektora prywatnego w zarządzanie mobilnością" to nazwa projektu – współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach programu INTERREG IVC – którego jednym z partnerów jest Zarząd Transportu Miejskiego. **I co ważne – na wdrożenie rozwiązań wypracowanych w trakcie trwania projektu Warszawa nie będzie musiała czekać kilku lat**.

Co oznacza pojęcie „zarządzanie mobilnością"?
Poprawa jakości życia w miastach jest jednym z priorytetów Unii Europejskiej. Aby go zrealizować trzeba m.in. obniżyć poziom zanieczyszczenia powietrza. Nie da się tego osiągnąć bez racjonalnej polityki transportowej prowadzonej przez samorządy, w której **transport zrównoważony – komunikacja miejska, jazda rowerem, chodzenie na pieszo zamiast jazdy samochodem – jest priorytetem**. Zarządzanie mobilnością to kształtowanie wyborów mieszkańców, zarówno za pomocą „twardych" narzędzi (inwestycje infrastrukturalne i taborowe), jak i „miękkich" (kampanie promocyjne).

Miasta cały czas się rozwijają – powstają kolejne biurowce, centra handlowe, parki rozrywki, czyli miejsca, które każdego dnia przyciągają mnóstwo osób. Każda z tych osób może przyjechać na zakupy, do kina lub do pracy samochodem, ale może też wybrać komunikację miejską. Korzystniejszym rozwiązaniem, zarówno dla samorządów, jak i prywatnych właścicieli obiektów, a w efekcie dla całego miasta, jest wybór komunikacji zbiorowej. Dlatego ważna jest atrakcyjna oferta, którą samorządom będzie trudno przygotować w pojedynkę. Mogą jednak tego dokonać we współpracy z podmiotami prywatnymi, np. właścicielami centrów handlowych, deweloperami lub zarządcami biurowców.

Głównym celem projektu IVNVOLVE jest dostarczenie lokalnym i regionalnym samorządom dobrych praktyk oraz narzędzi do współpracy z sektorem prywatnym w zakresie redukcji negatywnych zjawisk powodowanych przez transport indywidualny.

Czy dobre praktyki są już stosowane, czy są dopiero opracowywane?
Współpraca samorządów z sektorem prywatnym jest stałą praktyką w wielu miastach i regionach europejskich, w tym także w Warszawie. Często jednak praktyki te są szerzej nieznane i realizowane z różną intensywnością oraz mało świadomie.

W pierwszym etapie został stworzony katalog dobrych praktyk, bazujący na doświadczeniach partnerów projektu z zakresu współpracy sektora publicznego z prywatnym. Następnie każdy z partnerów był zobowiązany do wzięcia

Projekt INVOLVE jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu INTERREG IVC.

Publikacja odzwierciedla opinię autora, a Instytucja Zarządzająca nie ponosi odpowiedzialności za żaden sposób wykorzystania informacji w niej zawartych.

udziału w wizytach roboczych, w trakcie których mógł zapoznać się z wybranymi przez siebie dobrymi praktykami. Kolejnym krokiem była analiza pozwalająca znaleźć odpowiedź na pytanie, czy będzie możliwe przeniesienie danej praktyki na lokalny grunt. Obecnie każdy z partnerów pilotażowo wdroży co najmniej jedną praktykę wspierającą współpracę jednostek samorządowych z podmiotami prywatnymi.

Jakich nowych praktyk można spodziewać się w Warszawie?
W stolicy mają szansę zagościć praktyki opracowane i przetestowane w Reggio Emilia, Birmingham i Rotterdamie.

Władze samorządowe włoskiego **Reggio Emilia** zachęciły ponad 500 uczniów do codziennych podróży do szkoły i z powrotem **autobusem rowerowym**. Przedsięwzięcie cieszy się tak dużym zainteresowaniem, że niekiedy na przystanki podjeżdża „wielkopojemny" autobus rowerowy.

Centro – brytyjski partner projektu, odpowiedzialny za rozwój i promocję transportu publicznego w regionie West Midlands – zrealizował przedsięwzięcie **Smarter Choices**. Jego głównym celem było przetestowanie sposobów zachęcania lokalnych społeczności do zamiany samochodu na zdrowsze i bardziej ekologiczne środki transportu.

Partner ekspercki – **Uniwersytet Erazma w Rotterdamie** – opracował program, w ramach którego wybrana w firmie osoba albo cała jednostka (**Agenta Mobilności**) realizuje wśród jej pracowników akcje promujące zrównoważoną mobilność.

Szczegółowe informacje o autobusie rowerowym, Smarter Choices i Agencie Mobilności – szukaj na stronach 11-14

Jacy partnerzy – oprócz miasta Reggio Emilia, Centro, Uniwersytetu Erazma z Rotterdamu i Zarządu Transportu Miejskiego – biorą udział w projekcie?
W ramach projektu współpracuje 11 partnerów:

- **TraffiQ (Niemcy)** – instytucja odpowiedzialna za planowanie, organizację i promocję transportu publicznego we Frankfurcie nad Menem,
- **KKT (Litwa)** – przedsiębiorstwo powołane m.in. w celu planowania transportu i zarządzania systemem biletowym w Kłajpedzie,
- **Consorcio Regional de Transportes de Madrid (Hiszpania)** – instytucja zarządzająca transportem publicznym w rejonie Madrytu,
- **ANATOLIKI SA Regionalna Agencja Energetyczna (Macedonia Środkowa)** – agencja odpowiedzialna za realizację i promocję projektów z zakresu odnawialnych źródeł energii i zwiększenia efektywności jej wykorzystania,



Lekcja naprawy rowerów w ramach Smarter Choices

- **9. dzielnica miasta Praga (Czechy),**
- **Energap Agencja Energetyczna Podravje (Słowenia)** – agencja wspierająca rozwój i wdrażanie dobrych praktyk w zakresie zarządzania energią i zrównoważonego transportu miejskiego,
- **miasto Roermond (Holandia)**.

Jakie praktyki – z zakresu współpracy sektora publicznego i prywatnego – zaprezentował partnerom projektu Zarząd Transportu Miejskiego?
Były to przede wszystkim działania z obszaru **budowy i modernizacji infrastruktury komunikacji miejskiej, uruchamiania parkingów Parkuj i Jedź w obiektach komercyjnych** oraz **rozwoju Systemu Warszawskiego Roweru Publicznego Veturilo**.

Niewiele osób zdaje sobie sprawę, że końcowe przystanki autobusowe przy centrach handlowych, przystanek kolejowy Warszawa Zacisze-Wilno oraz część stacji Veturilo zostały sfinansowane przez prywatne podmioty.

Szczegółowe informacje o warszawskich praktykach z zakresu współpracy sektora publicznego i prywatnego – szukaj na stronie 15

AUTOBUS ROWEROWY

(Reggio Emilia, Włochy)

W Reggio Emilia ponad 500 dzieci codziennie pokonuje drogę do szkoły i z powrotem autobusem rowerowym. Przedsięwzięcie cieszy się tak dużym zainteresowaniem, że niekiedy na przystanki podjeżdżają „wielkopojemne" autobusy rowerowe.



Autobus rowerowy „wielkopojemny"

Reggio Emilia – miasto położone w północnych Włoszech – stawia na rozwój transportu rowerowego. Jego mieszkańcy niechętnie rezygnują z samochodów na rzecz komunikacji zbiorowej. Władzom miasta – ze względu na duże zanieczyszczenie powietrza w tym regionie Europy – zależy jednak na zachęceniu jak największej liczby mieszkańców do bardziej ekologicznych form podróżowania. Oprócz systemu pojazdów elektrycznych (możliwość wypożyczenia ich do poruszania się po mieście) wykorzystywanych m. in. do realizacji dostaw do sklepów, Reggio jest zaangażowane w **kompleksowy rozwój systemu rowerowego**. Oprócz rozbudowy ścieżek rowerowych, miasto realizuje w szkołach szereg programów edukacyjnych. Najciekawszym rozwiązaniem jest innowacyjna forma przemieszczania się dzieci podróżujących do szkół i z powrotem – **autobus rowerowy, czyli transport indywidualny i zbiorowy w jednym**.

Autobusy rowerowe (BICIBUS, „bici", czyli „rower") działają na zasadzie regularnego transportu zbiorowego – kursują po określonych trasach, mają oznaczone przystanki oraz rozkłady jazdy. **Faktycznie składają się z wielu pojazdów indywidualnych (rowerów) prowadzonych przez młodych rowerzystów**. Drogę z domu do szkoły i z powrotem pokonują w zwartej kolumnie pod opieka osób dorosłych („kierowców" autobusu). Popularność tej inicjatywy pozwala na określenie niektórych autobusów rowerowych „wielkopojemnymi".

Dzieci biorące udział w projekcie mają od 6 do 11 lat. Trasy przejazdu są wytyczone w taki sposób, aby zapewniały uczniom bezpieczeństwo ruchu. Przebieg trasy jest oznaczony – z nazwą inicjatywy – znakami namalowanymi na jezdni.



Autobus rowerowy

Młodzi rowerzyści trafiają pod opiekę „kierowcy" autobusu rowerowego na przystankach. Umieszcza się na nich specjalne oznaczenia i rozkłady jazdy.

Analogiczne rozwiązanie jest wykorzystane w przypadku dzieci pokonujących drogę do szkoły pieszo. Tworzone są wówczas tzw. **autobusy piesze**.

W obu inicjatywach, od lat jest zaangażowanych kilkanaście szkół. Przewozy są realizowane na 35 liniach rowerowych i pięciu pieszych.

Około **550 uczniów regularnie korzysta z innowacyjnych linii transportu zbiorowego**.

Uczestnicy projektów są wyposażeni w kaski, kamizelki, i peleryny przeciwdeszczowe, które zapewniają im bezpieczeństwo, komfort oraz widoczność wśród innych uczestników ruchu drogowego.

Oznaczenie na jezdni trasy autobusu rowerowego



Przystanek autobusu rowerowego z rozkładem jazdy. „Partenza", czyli wyjazd do szkoły i „Ritorno", czyli powrót ze szkoły



Autobusy rowerowe i piesze przynoszą lokalnym społecznościom wymierne korzyści. Przede wszystkim został **ograniczony ruch samochodowy** związany z odwożeniem dzieci do szkół samochodami. Duże zagęszczenie aut przy szkołach przed rozpoczęciem lekcji oraz trudności w znalezieniu miejsca parkingowego były przed wdrożeniem projektu poważnym problemem. Rodzice uczniów biorących udział w projekcie wskazują także na **oszczędność czasu** (nie musza indywidualnie odwozić dzieci do szkół), a także na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie szkół. Dodatkowo, przyzwyczajenie uczniów do takiej formy realizacji codziennych podróży oraz uświadomienie znaczenia zrównoważonej mobilności z dużym prawdopodobieństwem wpłynie na ich wybory transportowe w przyszłości.

tekst i fot.: Michał Mirosław

Wyposażenie pasażerów autobusów rowerowych i pieszych zapewniające bezpieczeństwo, w tym widoczność wśród innych uczestników ruchu drogowego




fot. Centro Birmingham

SMARTER CHOICES

(CENTRO Birmingham, Wlk. Brytania)

Smarter Choices jest projektem polegającym na doradzaniu lokalnym społecznościom, jak zmienić sposób przemieszczania się na zdrowszy i bardziej ekologiczny. Projekt wdrażano pilotażowo od maja 2011 roku do lipca 2012 roku wzdłuż Pershore Road na przedmieściach Birmingham. Celem akcji było zmniejszenie liczby samochodów i podróży samochodowych na tej ulicy, przy jednoczesnym zachęcaniu mieszkańców, pracowników i uczniów do spacerowania, jazdy rowerem oraz korzystania z autobusów i pociągów.

W trakcie trwania projektu, 14 doradców mobilności (na zdjęciu), zatrudnionych przez CENTRO, spotykało się codziennie z członkami lokalnej społeczności, doradzając im, w jaki sposób zamienić samochód na spacer, rower, autobus lub pociąg. Doradcy byli obecni także na lokalnych imprezach – festynach, targach regionalnej żywności i jarmarkach świątecznych. W trakcie trwania akcji, spotkali się z 10 tys. mieszkańców. Około 5 tys. udało im się przekonać do zmiany nawyków komunikacyjnych. Rozdano 2 tys. biletów dobowych, aby mieszkańcy mogli przetestować komunikację publiczną.

Rolę zachęty do robienia zakupów w pobliżu miejsca zamieszkania – a tym samym wspierania lokalnej gospodarki – pełniły wręczane mieszkańcom ekotorby, mapy i przewodniki po lokalnych sklepach.

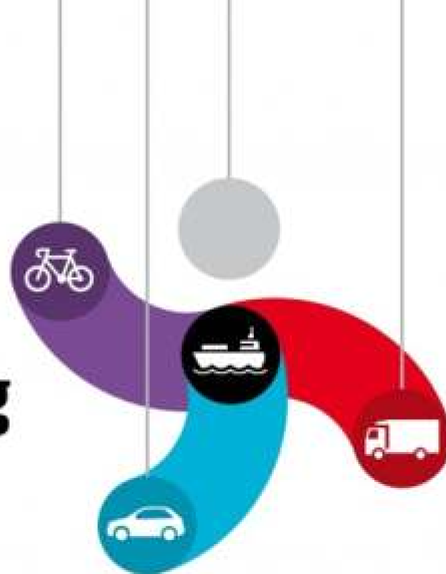
Działania w ramach projektu były także prowadzone **w okolicznych szkołach. 400 uczniów wzięło udział w lekcjach z jazdy rowerem i podstawowych napraw jednośladów. Rada Miasta Birmingham sfinansowała przejazdy rowerowe z przewodnikiem** po okolicy oraz spacery edukacyjne po dzielnicy z zespołem The Ramblers. W przedsięwzięciu uczestniczyło 700 uczniów. Ze środków projektu kupiono dla szkół rowery i wyposażenie serwisowe. Szkoły prowadziły również warsztaty planowania podróży, aby przyzwyczajać młodzież do zrównoważonej mobilności.

Podsumowując, w ramach projektu wsparcie otrzymało 26 lokalnych szkół. Odbyło się 18 jarmarków. Udało się dotrzeć do 40 tys. mieszkańców. W efekcie wzrosła liczba osób korzystających z autobusów i pociągów oraz przemieszczających się rowerem i pieszo.

Szczegółowe informacje o projekcie (w języku angielskim) są dostępne na stronie internetowej http://www.networkwestmidlands.com/pershoreroad

tekst: Tomasz Dombi

De Verkeersonderneming
Slim Bereikbaar



AGENT MOBILNOŚCI

(Uniwersytet Erazma z Rotterdamu, Holandia)

Agent Mobilności jest osobą lub organizacją, która aktywnie promuje zrównoważoną mobilność i zarządzanie mobilnością wśród firm oraz ich pracowników. Jednocześnie buduje i utrzymuje kontakt z lokalnymi firmami, a także ich pracownikami, którzy mogą być zainteresowani zarządzaniem mobilnością. Agent Mobilności organizuje także warsztaty, konferencje i spotkania w celu rozpowszechnienia dobrych praktyk z dziedziny zarządzania mobilnością. Przykładowo, we Francji taką rolę pełnią Agencje Energetyczne, a w Holandii konsultant lub grupa konsultantów zatrudnionych przez lokalne władze.

Agent mobilności jest zazwyczaj przedsięwzięciem publiczno-prywatnym. **Bez zaangażowania prywatnych przedsiębiorstw nie udaje się znacząco wpłynąć na zmianę sposobu przemieszczania się pracowników**. Rolą strony publicznej, poza zaangażowaniem się w działania Agenta Mobilności, jest także zachęcenie podległych jej jednostek do współpracy. Szczególne znaczenie mają instytucje codziennie odwiedzane przez dużą liczbę osób, np. urzędy miast, szkoły, muzea i domy kultury.

W Holandii Agent Mobilności działa w większości miast oraz w dużych firmach, zarówno państwowych (np. Koleje Holenderskie), jak i prywatnych (np. Vodafone). Firmy prywatne przeznaczają część budżetu na działania z zakresu zrównoważonej mobilności, co jest ważnym elementem budowania wizerunku w ramach Społecznie Odpowiedzialnego Biznesu (CSR). Podobne instytucje funkcjonują także w innych państwach – np. w hiszpańskim koncernie budowlanym Ferrovial istnieje stanowisko ds. zrównoważonej mobilności pracowników.

Uniwersytet Erazma z Rotterdamu, partner projektu INVOLVE, organizuje studia podyplomowe z zarządzania mobilnością, których słuchaczami są obecni i przyszli Agenci Mobilności. Dzięki wiedzy zdobytej w ich trakcie są w pełni przygotowani do pełnienia funkcji w urzędach i firmach prywatnych.

tekst: Tomasz Dombi



fot.: verkeersonderneming.nl

Dobrze praktykujemy

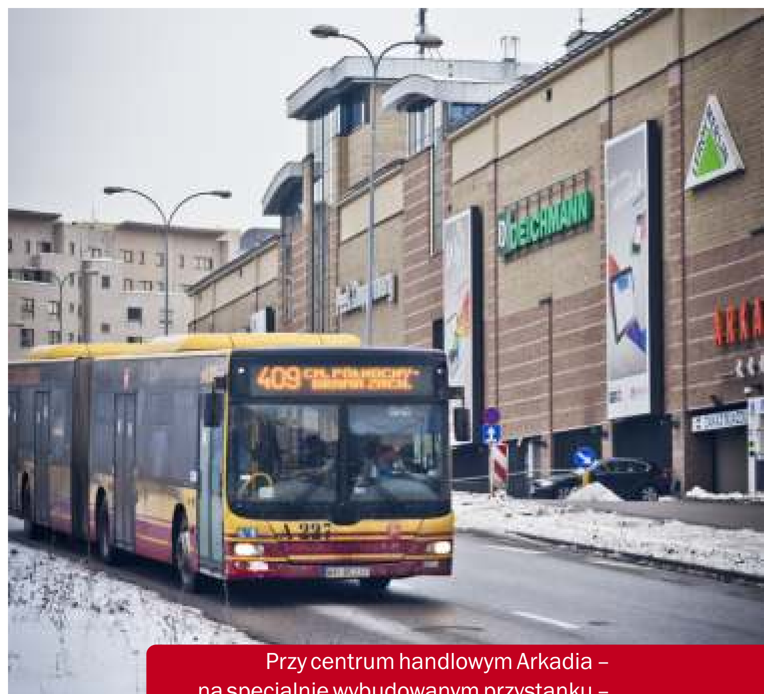
Przystanek kolejowy wybudowany przez dewelopera, pętle autobusowe sfinansowane przez centra handlowe, stacje Veturilo, za ustawienie których zapłaciły prywatne firmy, parkingi Parkuj i Jedź na terenie komercyjnych obiektów… Warszawa ma doświadczenie we współpracy z sektorem prywatnym.

Stolica intensywnie się rozwija, każdego roku zostają oddane do użytku nowe mieszkania, biurowce i centra handlowe. Wybrane części miasta, szczególnie te, w których w ciągu ostatnich lat wybudowano najwięcej budynków mieszkalnych i biurowych oraz wielkopowierzchniowych centrów rozrywkowo-handlowych przyciągają tysiące osób. Jednocześnie – w wyniku szybkiego wzrostu liczby samochodów wyjeżdżających na ulicach – zaczynają tworzyć się korki.

Jak temu zaradzić? Jednym ze sposobów jest **współpraca samorządów z podmiotami prywatnymi w zakresie przygotowania dla mieszkańców atrakcyjnej oferty transportowej, która zachęci do zamiany samochodu na środki komunikacji zbiorowej**. Warszawa i inwestujący tu przedsiębiorcy od kilkunastu lat realizują wspólnie projekty, przede wszystkim z zakresu rozwoju infrastruktury komunikacyjnej, parkingów Parkuj i Jedź oraz wypożyczalni rowerów miejskich.

Autobusem do centrum handlowego

Współpraca sektorów publicznego i prywatnego rozpoczęła się wraz z pojawieniem się pierwszych dużych osiedli mieszkaniowych budowanych przez prywatnych inwestorów oraz centrów handlowych. Część deweloperów i zarządców centrów handlowych dostrzegła konieczność zapewnienia mieszkańcom i klientom sprawnego dojazdu, co jednocześnie wpłynęło na podniesienie atrakcyjności inwestycji. Głównym celem władz samorządowych było zaś ograniczenie korków na drogach prowadzących do zrealizowanych inwestycji.



Przy centrum handlowym Arkadia – na specjalnie wybudowanym przystanku – w weekendy kończą kursy autobusy linii 409

W efekcie centra handlowe zaczęły budować w bliskim sąsiedztwie przystanki komunikacji miejskiej obsługiwane przez linie uruchamiane przez Zarząd Transportu Miejskiego. Dotychczas **dziesięć centrów handlowych wybudowało przystanki końcowe dla miejskich autobusów**. Klienci m.in. Arkadii, M1, Blue City i Reduty zyskali wygodne połączenie „bezpośrednio pod drzwi". W przypadku dwóch ostatnich dodatkowe możliwości dojazdu zyskali pracownicy okolicznych biur.



Stacja Veturilo przy Arkadii została sfinansowana przez centrum handlowe

Przystanek kolejowy w „Wilnie"

Deweloperem doceniającym znaczenie komunikacji miejskiej jest Dom Development, który sfinansował dwie duże inwestycje z zakresu infrastruktury komunikacyjnej. **W sąsiedztwie osiedla „Derby" wybudował pętlę autobusową**. Dzięki temu na teren osiedla mogą wjeżdżać autobusy przegubowe. Wcześniej osiedle było obsługiwane przez krótkie wozy, a liczba oferowanych miejsc nie zaspokajała potrzeb pasażerów.

Najnowszym komunikacyjnym przedsięwzięciem dewelopera – zrealizowanym wspólnie z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi i m.st. Warszawą – jest **przystanek kolejowy Warszawa Zacisze-Wilno**. Dom Development wybudował stację w sąsiedztwie osiedla „Wilno", zapewniając mieszkańcom szybką podróż do Dworca Wileńskiego, przy którym można przesiąść się do często kursujących do centrum autobusów i tramwajów. Wkrótce będzie można tam też korzystać z metra. Miasto stołeczne Warszawa włączyło przystanek do 1. strefy biletowej, dzięki czemu korzystający z niego pasażerowie mogą podróżować pociągami Kolei Mazowieckich na podstawie Wspólnego Biletu.

Dodatkowo, we wrześniu 2013 roku – przy osiedlu oraz znajdujących się w jego sąsiedztwie domów – **uruchomiono nową pętlę autobusową PKP Zacisze-Wilno**. Mieszkańcy mogą wsiąść na niej do autobusu i szybko dojechać do przystanku kolejowego, a następnie przesiąść się do pociągu.

Rowerem po zakupy i do pracy

Warszawski System Roweru Publicznego Veturilo uruchomiono w 2012 roku. Od początku cieszy się on ogromną popularnością, którą dostrzegli także prywatni inwestorzy. Jeszcze w pierwszym roku działalności systemu, **centrum handlowe Arkadia sfinansowało ustawienie stacji w sąsiedztwie swoich budynków. Rok później dołączyli: Galeria Mokotów, kompleks biurowy Poleczki Business Park, miasteczko Orange i Celtic Property Developments S.A. przy ulicy Cybernetyki**.

Przystanek kolejowy Warszawa Zacisze-Wilno i pętla autobusowa wybudowane przez dewelopera





Przy centrum handlowym Arkadia działa w sezonie jedna stacja z 35 stojakami rowerowymi. Galeria Mokotów dysponuje dwoma stacjami na łączną liczbę 20 stojaków. Pracownicy kompleksu biurowego Poleczki Business Park mogą korzystać z jednej stacji, na którą składa się 15 stojaków. Goście miasteczka Orange mają do dyspozycji 40 stojaków, a kompleksu biurowego przy ulicy Cybernetyki – 16.

Do centrum handlowego dojeżdżają linie autobusowe i tramwajowe. W pobliżu znajduje się stacja metra. Dodatkowo klienci mają do dyspozycji parking. Ktoś mógłby zatem pomyśleć, że stacja Veturilo jest fanaberią...

Odpowiada **Monika Lewczuk-Kuropaś, rzeczniczka prasowa Arkadii**

Jesteśmy bardzo dumni z tego, że mamy swój udział w propagowaniu zdrowego stylu życia, a także proekologicznych postaw, coraz częściej docenianych przez Polaków. Z roku na rok w naszym kraju przybywa rowerzystów, co daje się zauważyć bez względu na lokalizację. Arkadia rzeczywiście jest doskonale skomunikowana z resztą miasta, a jednak nasza stacja cieszy się ogromnym powodzeniem wśród użytkowników dwóch kółek. Mamy liczne sygnały od klientów, że są bardzo zadowoleni z możliwości skorzystania z takiego środka transportu po zakupach w naszym centrum.

Stacja przed Arkadią istnieje od prawie dwóch lat i obecnie liczy 35 stojaków z rowerami, czyli ponad dwukrotnie więcej, niż na początku naszej współpracy z operatorem i miastem w tym zakresie. Nasi klienci coraz częściej korzystają z roweru jako alternatywnego środka komunikacji w drodze do pracy, a także na zakupy. W ubiegłym roku rowery Veturilo z naszej stacji wyjeżdżały w drogę ponad 63 tysiące razy, o czym poinformował nas prezes zarządu Nextbike Polska, operatora warszawskiego systemu rowerów publicznych. To drugi wynik spośród wszystkich stołecznych stacji zaraz po Krakowskim Przedmieściu, co najlepiej świadczy o popularności dwóch kółek wśród naszych klientów.

Jako najbardziej rozpoznawalne centrum handlowe w mieście stanowimy integralną część stolicy i chętnie wychodzimy naprzeciw inicjatywom, wspierającym rozwój i nowoczesność naszego miasta. Jesteśmy przekonani, że ufundowanie stacji rowerów miejskich dla warszawiaków to doskonała inwestycja.

Stacja Veturilo przy CH Arkadia była w 2013 roku jedną z najczęściej wybieranych stacji na początek lub koniec podróży. Z kolei jedna z najpopularniejszych tras łączyła stacje zlokalizowane w al. Niepodległości (Wilanowska) i przy Galerii Mokotów.

Zaparkuj w kinie

Od trzech lat Warszawa współpracuje z prywatnymi podmiotami także w zakresie systemu Parkuj i Jedź. Uruchomiono wówczas pierwszy parking P+R zlokalizowany na terenie obiektu komercyjnego.

Od 2011 roku pasażerowie komunikacji miejskiej, którzy pierwszą część drogi do pracy pokonują samochodem, a drugą komunikacją miejską, mogą zostawiać samochody na parkingu znajdującym się w centrum handlowym Wileńska. Główną myślą przyświecającą utworzeniu parkingu było ułatwienie podróży mieszkańcom m.in. Pragi i Targówka oraz miejscowości podwarszawskich – Marek i Radzymina, którzy doświadczają utrudnień komunikacyjnych związanych z budową odcinka centralnego drugiej linii metra. Parking – z 265 miejscami parkingowymi – jest czynny pięć dni w tygodniu, od poniedziałku do czwartku w godzinach 7.00-23.00, a w piątki od 7.00 do 20.00.

Rok później uruchomiono parking w budynku Multikina na Ursynowie. Lokalizację wybrano z powodu znajdującej się w pobliżu stacji metra Imielin oraz dużego zainteresowania parkingami Parkuj i Jedź zlokalizowanymi w okolicy. Kierowcy mają do dyspozycji 236 miejsc parkingowych. Parking jest czynny od poniedziałku do czwartku, w godzinach 4.30-2.30, a w piątki od godziny 4.30 do godziny 24.00.

Oba parkingi cieszą się dużym zainteresowaniem. Maksymalne zapełnienie – w listopadzie 2013 roku – parkingu przy CH Wileńska przekraczało 100 proc., a na parkingu przy stacji metra Imielin było wykorzystanych prawie 70 proc. miejsc.

Tego typu przedsięwzięcia są doskonałym rozwiązaniem zarówno dla miasta, jak i właścicieli budynków. Władze samorządowe zapewniają mieszkańcom dodatkowe miejsca parkingowe bez konieczności budowy nowego obiektu, a dodatkowo – istniejąca infrastruktura, która nie cieszy się dużą popularnością w dni powszednie (parking kina i centrum handlowego) nie stoi pusta.



Parking P+R Metro Imielin znajduje się w budynku Multikina



PO TRAMWAJACH ZOSTAŁY TYLKO ROZETY

Historia tej niewielkiej sieci tramwajowej jest wyjątkowa, bowiem aż do 1925 roku kursowały po niej wyłącznie wagony konne. 20 lat później zarówno tramwaje, jak i samo miasto przestały istnieć. II wojna światowa całkowicie zniszczyła to miejsce i całą jego infrastrukturę. W zachowanych ruinach Starego Miasta nie znajdziemy żadnego śladu po dawnych torowiskach. W ramach cyklu „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje" zapraszamy w sentymentalną i smutną podróż do Kostrzyna nad Odrą.



Ostatnie lata XIX wieku to dla Kostrzyna nad Odrą (wówczas nazywanego Küstrin) czas intensywnej rozbudowy i wzrostu liczby ludności. To niewielkie niemieckie miasto zmagało się z problemami typowymi dla większości rozwijających się ośrodków osadniczych. Znaczne oddalenie okolicznych dzielnic od śródmieścia, a także peryferyjne położenie dworca kolejowego powodowało liczne problemy komunikacyjne. Aby skutecznie im zaradzić, władze miejskie zdecydowały o uruchomieniu połączenia tramwajowego. Ponieważ miasto nie posiadało wówczas sieci elektrycznej, konieczne okazało się zastosowanie trakcji konnej.

Oficjalne otwarcie pierwszej linii tramwajowej nastąpiło 10 marca 1903 roku. Wagony tramwajowe, zaprzęgnięte w konie, wyruszały spod dworca kolejowego Nowe Miasto i w miejscu zwanym „Gwiazdą" (dziś jest to skrzyżowanie ulic Sikorskiego, Gorzowskiej i Niepodległości) rozjeżdżały się w trzech kierunkach – do dworca Stare Miasto na wyspie Odrzańskiej, do koszar oraz do Lasu Miejskiego. Tory poprowadzono skrajem brukowanych jezdni. Przebiegały przez dwa mosty – na Warcie i na Odrze oraz dwie bramy miejskie, a następnie wzdłuż obecnej ulicy Sikorskiego krzyżowały się z magistralą kolejową Wrocław-Szczecin. Na nowobudowanej sieci zastosowano wąskotorowy rozstaw szyn, wynoszący 1000 milimetrów. Na trasach powstało niewiele mijanek, w związku z czym obowiązywał sztywny rozkład jazdy i stała częstotliwość. Zajezdnię zbudowano w okolicach obecnej ulicy Osiedlowej przy zachowanej do dziś wieży ciśnień.

W 1913 roku do Kostrzyna doprowadzono elektryczność. Była to dobra okazja do elektryfikacji sieci tramwajowej. Niestety, problemy finansowe oraz wybuch I wojny światowej przekreśliły plany na kolejne lata. Po zakończeniu konfliktu, nastały czasy wielkiego kryzysu finansowego i wzrostu inflacji. Problemy te przełożyły się na kondycję przedsiębiorstwa tramwajowego, czego efektem było zawieszenie kursowania wagonów konnych i ich sprzedaż innym miastom w 1923 roku.




fot. Tramwaje w Kostrzynie nad Odrą

Przedwojenny Kostrzyn – mijanka tramwajowa w przejazdach Bramy Berlińskiej

Rok później zapadła decyzja o elektryfikacji istniejącej sieci torowisk, wraz z zakupem nowego taboru. W 1925 roku ukończono wszystkie prace, a pierwsze tramwaje uruchomiono 16 maja. W trasę wyruszyło sześć wagonów silnikowych, które na odcinku Dworzec Nowe Miasto – Stare Miasto cieszyły się dużym zainteresowaniem i wspomagane były naprzemiennie przez dwa wagony doczepne. Na mijance torowej przy Bramie Berlińskiej następowała „wymiana" wagonu doczepnego pomiędzy mijającymi się pociągami tramwajowymi.

W pierwszej połowie lat 30. XX wieku wydano decyzję o wydłużeniu linii tramwajowej z dworca Stare Miasto do dzielnicy Kietz. W 1934 roku rozpoczęto prace budowlane.


fot. M.Szala, Wikipedia.org

Brama Berlińska obecnie

Jednak ze względu na problemy finansowe, inwestycja nigdy nie została ukończona. Torowisko doprowadzono tylko do mostu na kanale Odry. Nowy kraniec był oddalony o ponad kilometr od najbliższych zabudowań, więc mieszkańcy niechętnie korzystali z tramwaju. Odcinek definitywnie zamknięto w 1937 roku, gdy do Kietz skierowano pierwsze w mieście regularnie kursujące autobusy.

Po wybuchu II wojny światowej, tramwaje w Kostrzynie zwiększyły pracę przewozową – wagony silnikowe łączono w pary i zwiększono częstotliwość ich kursowania. Sytuacja taka trwała do 30 stycznia 1945 roku, kiedy to, w związku ze zbliżającym się frontem, tramwaje zjechały do zajezdni. Jak się później okazało, był to ostatni dzień funkcjonowania kostrzyńskiej komunikacji tramwajowej. Miasto, stanowiące strategiczną „bramę do Berlina", padło ofiarą zaciętych walk. Nacierające od wschodu wojska radzieckie praktycznie zrównały je z ziemią – zniszczono ponad 95 procent zabudowy (Stare Miasto zniszczono w 98 proc.).

Po ustaniu walk i przekazaniu terenu miasta polskiej administracji, przystąpiono do odbudowy ocalałych budynków i infrastruktury. W 1946 roku, w kompletnie zniszczonym mieście mieszkało zaledwie kilkaset osób. Przy tak małej liczbie mieszkańców, odbudowa linii tramwajowych była bezzasadna, tym bardziej, że walki o Kostrzyn przetrwał tylko jeden wagon. Postanowiono więc zlikwidować pozostałości torowisk, a ocalały tramwaj przekazać do pobliskiego Gorzowa Wielkopolskiego, w którym tramwaje kursują do dziś.


fot. J.Jerszyński, Wikipedia.org

Ruiny Starego Miasta przypominają o tragicznych wydarzeniach w Kostrzynie z 1945 roku

Nigdy nie udało się w pełni odbudować zniszczeń wojennych w Kostrzynie nad Odrą. Zrównane z ziemią Stare Miasto do dziś nie zostało odbudowane i stanowi smutną pamiątkę po dawnej świetności tego miejsca. Po samych tramwajach zachowało się jedynie kilka rozet do mocowania sieci trakcyjnej oraz zarys fragmentu dawnego torowiska, wzdłuż ulicy Sportowej.

Ambicją władz Kostrzyna jest upamiętnienie tramwajów. Przy okazji rewitalizacji ruin Starego Miasta zrodził się pomysł, aby sprowadzić do miasta zabytkowy wagon tramwajowy i ustawić go w okolicach dawnej mijanki pod Bramą Berlińską. Czy pomysł uda się wprowadzić w życie? Miejmy nadzieję, że symboliczny powrót tramwaju do Kostrzyna nad Odrą to kwestia najbliższego czasu.

tekst: Maciej Beister
Opracowano na podstawie:
Wojcieszak J., Rozwój komunikacji tramwajowej w Polsce, „Technika Transportu Szynowego", 2013, 7-8, s. 30-31

SZCZYT KOMUNIKACYJNY PRZED WSCHODEM SŁOŃCA

Kłajpeda – trzecie co do wielkości (po Wilnie i Kownie) miasto na Litwie, położone nad ujściem Zalewu Kurońskiego – jest największym i najważniejszym litewskim portem. Obecnie mieszka w niej około 170 tysięcy mieszkańców. Podstawowym środkiem transportu w Kłajpedzie są autobusy.

Tylko dla komunikacji miejskiej

Ze względu na położenie geograficzne i ukształtowanie terenu, liczbę ciągów transportowych w Kłajpedzie ograniczono do trzech. Duża popularność każdego z ciągów przyczyniła się do wprowadzenia częstych kursów pojazdów komunikacji miejskiej. Dzięki temu **pasażerowie spędzają mało czasu na przystankach**, a podróż komunikacją zbiorową mogą w elastyczny sposób dopasować do harmonogramu dnia.

Kumulacja dużego ruchu samochodowego na małej liczbie ciągów komunikacyjnych skutkuje jednak korkami, w których utykają także pojazdy transportu publicznego. W Kłajpedzie problem ten rozwiązano **przeznaczając środkowy – z trzech ciągów transportowych – wyłącznie na potrzeby transportu publicznego.**



Autobusy miejskie wjeżdżające i zjeżdżające z mostu – przeznaczonego wyłącznie dla transportu publicznego – na ulicę Tiltų gatvė.

Różnokolorowe marszrutki

Powszechnym środkiem transportu na kłajpedzkich ulicach są marszrutki, czyli różnokolorowe „busiki” kursujące trasami podobnymi do linii tradycyjnego miejskiego transportu autobusowego. Marszrutki nie są objęte systemem taryfowym organizatora transportu.



Widok ze starego miasta – „dziesiątka” zbliża się do mostu, a za nią autobusy innych linii. Na końcu stawki – żółta marszrutka



Niebieska marszrutka zabierająca pasażerów z zatoki przystankowej

Aby wsiąść do marszrutki nie trzeba iść na przystanek autobusowy. Wystarczy znaleźć się na trasie przejazdu busa i dać sygnał kierowcy (podnieść rękę), a jego obowiązkiem jest zatrzymać się niezależnie od tego, czy jest to pas ruchu, zatoka, czy zjazd ze skrzyżowania.

Marszrutki często zatrzymują się także na początku zatok przystanków autobusowych, utrudniając większym autobusom podjazd i obsługę przystanku.

W Kłajpedzie funkcjonują także linie obsługiwane przez czerwone busy. Są one integralną częścią systemu komunikacji publicznej i stanowią uzupełnienie dla linii autobusowych obsługiwanych przez pojemniejsze autobusy. Linie te dowożą do węzłów przesiadkowych, w obrębie których można przesiąść się do linii autobusowych obsługiwanych przez klasyczne pojazdy. Wyróżnikiem tych marszrutek jest czerwony kolor nadwozia. Ze względu na niższe koszty eksploatacji (m.in. dzięki mniejszemu zużyciu paliwa), czerwone marszrutki przyczyniły się do rozwoju komunikacji podmiejskiej, co obecnie jest jednym z celów organizatora transportu w Kłajpedzie.



Postój na przystanku końcowym

Marszrutki oczekujące na podjazd na przystanek początkowy



Do marszrutki można wsiąść w dowolnym miejscu na trasie





Pod wiatę przystankową podjeżdża klasyczny 12-metrowy autobus („solówka"), a na początku zatoki przystankowej pasażerowie wsiadają do zielonej marszrutki



Czerwone marszrutki funkcjonują w tym samym systemie taryfowym i organizacyjnym, co linie obsługiwane przez pojemniejsze autobusy

Przed wschodem słońca

W Kłajpedzie – ze względu na położenie geograficzne i strefę czasową – główny szczyt komunikacyjny zaczyna i kończy się przed wschodem słońca.

Rozkłady jazdy na latarniach

Pasażerowie mają na przystankach do dyspozycji **dynamiczną informację o kursowaniu autobusów** uwzględniającą bieżące położenie pojazdów.

Przystanki – oprócz informacji dynamicznej – są wyposażone w informację statyczną, czyli papierowe rozkłady jazdy. Rozkłady są umieszczone na obracających się rolkach. Aby zobaczyć właściwy rozkład, trzeba obrócić rolkę. Rolki z rozkładami są umieszczane na latarniach ulicznych znajdujących się przy przystankach.



„Wyścig" standardowego autobusu miejskiego z marszrutką, będących obecnie dla siebie konkurencję. Na zdjęciu zwyciężyła marszrutka. Być może w przyszłości zostaną partnerami uzupełniającymi się w ramach jednego systemu



Godzina 7.30 – przystanek autobusowy w dzielnicy mieszkaniowej na południu miasta – tzw. mikroszczyt, czyli czas, w którym na przystankach można spotkać najwięcej pasażerów

Ostatnio w Kłajpedzie wprowadzono linie ekspresowe omijające wybrane przystanki na trasie (odpowiedniki warszawskich linii „czerwonych"). Najpopularniejszą grupą linii jest „wiązka" linii 8 i powstała na jej bazie linia ekspresowa 8E.

Dworzec kolejowy w sąsiedztwie autobusowego

Kolej nie pełni znaczącej roli w pasażerskich przewozach regionalnych. Jej największym atutem jest... usytuowanie dworca kolejowego w bezpośrednim sąsiedztwie autobusowego. Dzięki temu pasażerowie mogą szybko i wygodnie przesiadać się z pociągów do autobusów dalekobieżnych i odwrotnie.



System Informacji Pasażerskiej na przystanku autobusowym w Kłajpedzie



Mercedes na linii 8. Oprócz nietypowej linii okien, autobus charakteryzuje się niecodziennym układem drzwi – trzy w przedniej części (z czego pierwsze – pojedyncze) oraz jedna para za przegubem.

Tablica boczna linii ekspresowej 8E, utworzonej z linii zwykłej 8





Pociąg regionalny do stacji Radviliškis

Skład popołudniowego pociągu z Kłajpedy do Wilna (jeszcze bez lokomotywy)



Tekst i fot.: Michał Mirosław

Kłajpeda posiada korzystne warunki do rozwoju transportu miejskiego. Położenie miasta sprzyja zapewnieniu atrakcyjnej oferty komunikacyjnej, którą uzyskano m.in. dzięki przeznaczeniu wyłącznie dla transportu publicznego jednego z trzech głównych ciągów transportowych.

Dynamiczna informacja pasażerska o kursowaniu autobusów jest dostępna na przystankach i stronie internetowej. Pozwala to na wcześniejsze precyzyjne zaplanowanie podróży.

Rozwój sieci linii podmiejskich oraz uruchomienie linii ekspresowych wskazują, że system transportu miejskiego stale się rozwija. Być może za jakiś czas do jednolitego systemu transportu miejskiego zostaną włączone marszrutki, stanowiące obecnie odrębny, konkurencyjny system transportowy. Ich potencjał mógłby zostać wykorzystany do obsługi pasażerów w strefie podmiejskiej.



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	**www.ztm.waw.pl**

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	**www.mza.waw.pl**
MOBILIS	**www.mobilis.pl**
ITS MICHALCZEWSKI	**www.michalczewski.pl**
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	**www.pksgrodzisk.com.pl**

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	**www.tw.waw.pl**

METRO

METRO WARSZAWSKIE	**www.metro.waw.pl**

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	**www.skm.warszawa.pl**
KOLEJE MAZOWIECKIE	**www.mazowieckie.com.pl**
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	**www.wkd.com.pl**

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	**www.um.warszawa.pl**
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	**www.kmkm.waw.pl**
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	**www.trasbus.com**
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	**www.phototrans.pl**


@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO